Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 24 (1997)
Heft: 2

Artikel: 150 ans de chemins de fer en Suisse : un pays où le train est roi
Autor: Scherz, Jean-Louis
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-912005

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

150 ans de chemins de fer en Suisse

Un pays où le train est

DIE BAHN BEWEGT SEIT 1847

LE TRAIN BOUGE DEPUIS 1847

IL TRENO MUOVE DAL 1847

Bien que sa topographie n'offre pas des conditions idéales, la Suisse a connu, en 150 ans, un formidable développement de son réseau ferroviaire. Tout a commencé par le «Spanisch-Brötli-Bahn» (surnom donné au premier train en Suisse) et l'heure est aujourd'hui au Pendolino.

Le relief tourmenté de la Suisse n'a certainement pas favorisé l'avènement du chemin de fer dans le pays. Le transport des personnes et des marchandises a été longtemps assuré par les diligences, la navigation sur les lacs et

*Jean-Louis Scherz**

les caravanes de mulets à travers les Alpes. Une première ligne de chemin de fer en provenance de France atteint la Suisse à Bâle en 1844. Cette ville devient le terminus de la ligne de Strasbourg qui ne touche le sol suisse que sur quelque 1800 mètres.

Les débuts

La première liaison ferroviaire helvétique a été inaugurée le 8 août 1847 entre Zurich et Baden. Ce chemin de fer est resté célèbre à cause de son surnom de «Spanisch-Brötli-Bahn». Ce nom de «train des petits pains espagnols» a pour origine une pâtisserie dont les confiseurs à Baden avaient le secret et dont les Zurichois raffolaient. Avec l'ouverture de la ligne de chemin de fer Zurich-Baden, les domestiques des familles aisées n'avaient plus besoin de se rendre à pied à Baden pour acheter la fameuse pâtisserie.

D'autres ouvertures de lignes suivirent bientôt et c'est une véritable fièvre de construction qui s'empara du pays. On chercha, en premier lieu, à relier les lacs entre eux, car la navigation à vapeur assurait alors la continuité des transports par voie d'eau. Il en découla la construction de courtes, mais trop nombreuses lignes et la situation menaça de devenir anarchique. Le Parlement du jeune Etat fédéral tardait à décider si la construction des lignes devait relever de la Confédération ou du secteur privé. Enfin, en 1852, la décision fut prise en faveur d'une compétence déléguée aux cantons quant aux choix des tracés, le financement étant assuré par des compagnies privées.

Les progrès techniques du nouveau mode de transport et sa vitesse en progression l'imposèrent rapidement aux autres moyens de transport. Bientôt le Plateau suisse fut sillonné de lignes et la chaîne du Jura percée par les premiers grands tunnels ferroviaires. Parallèlement à la construction du réseau à voie normale reliant les villes principales entres elles et assurant les communications vers l'étranger, un maillage fin de lignes à voies étroites fut construit dès la fin du 19e siècle et jusqu'au début de la Première Guerre mondiale. Ces lignes secondaires avaient pour but de relier au réseau principal les villes de province et les régions moins facilement accessibles.

A l'assaut des sommets

Les ingénieurs du 19e siècle s'attelèrent bientôt à faire grimper leurs locomotives à vapeur sur les montagnes. La technique d'un chemin de fer à crémaillère permit, en 1871, de gravir le Rigi, sommet situé à 1750 mètres d'altitude en Suisse centrale. La naissance d'une multitude de chemins de fer de montagne favorisa le développement de l'économie hôtelière et donna cette image de réseau ferroviaire de montagne à la Suisse.

Le percement du mur des Alpes dans le but de relier le nord au sud de l'Europe demeura longtemps à l'état de rêve. Dès la fin des années quarante du 19e siècle, plusieurs projets occupèrent

*L'auteur est rédacteur au journal des CFF.

Manifestations en rapport avec les 150 ans du chemin de fer en Suisse

10/11 mai: 150e anniversaire en Suisse orientale à St. Gall

24/25 mai: inauguration de la nouvelle gare et du 2e tunnel sous la ville, à Aarau.

14/15 juin: parade de véhicules à la gare de triage de Lausanne.

22 juin au 20 juillet: exposition de locomotives anciennes, à Delémont (circuits incl.)

8 août: cérémonie officielle et inauguration du hall central à Zurich/train-exposition et cantine, à Baden.

9/10 août: fête populaire à la gare de triage de Limmattal.

22 août au 26 octobre: courses à bord du «Spanisch-Brötli-Bahn» et de répliques de trains de toute l'Europe, à Lucerne.

30/31 août: 1er week-end commémoratif au Tessin, à Bellinzone (thème: «Il treno e la città»).

6/7 septembre: 2e week-end commémoratif au Tessin, à Cadenazzo/Airolo/Capolago (thème: «Il treno per il tempo libero»).

13/14 septembre: 3e week-end commémoratif au Tessin, à Biasca/Mendrisio (thème: «Il treno ieri, oggi, domani»).

20/21 septembre: 4e week-end commémoratif au Tessin, à Lugano/Chiasso (thème: «Mercato Cargo»).

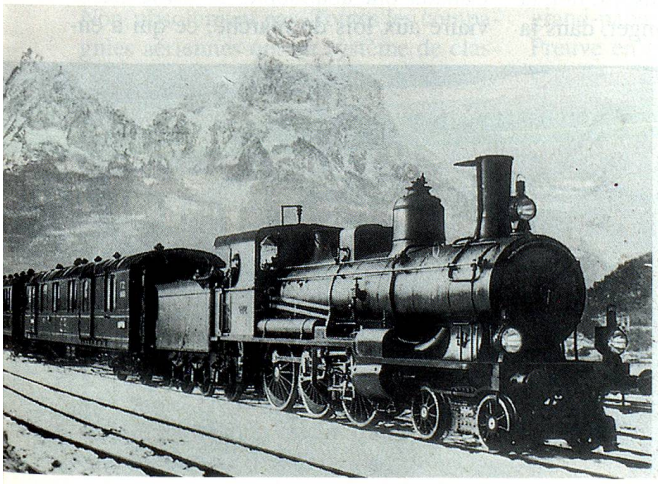
27/28 septembre: 5e week-end commémoratif au Tessin, à Chiasso/Mendrisio (thème: «Buongiorno Italia»).

roi

les milieux financiers, politiques et techniques dans un véritable combat ferroviaire. En 1869, une conférence internationale, organisée par la Suisse, désigna le Saint-Gothard comme liaison alpine entre l'Italie et l'Allemagne. Ces deux Etats financèrent la majeure partie des travaux, qui débutèrent en 1872 pour s'achever, après dix ans d'efforts, en un temps record. Ils comprenaient non seulement le percement d'un tunnel de faîte de 15 km dans le massif alpin, mais encore la construction d'une ligne d'accès hardie, réalisée sur certains tronçons en tunnels hélicoïdaux, afin de vaincre l'importante différence de niveau. La ligne du Saint-Gothard fut inaugurée triomphalement en 1882.

Nationalisation et électrification

Les chemins de fer suisses étaient exploités par différentes compagnies privées à but lucratif qui cherchaient à se concurrencer. Ces luttes valurent à certaines de ces sociétés de graves difficultés financières. La politique s'en mêla bientôt: sur proposition du Conseil fédéral, le peuple accepta en 1898, lors d'une consultation populaire, le rachat par l'Etat des plus grandes compagnies ferroviaires privées. Le nouveau réseau porta dès lors le nom de Chemins de fer fédéraux suisses (CFF). La ligne du Saint-Gothard était nationalisée en 1909. Pratiquement un siècle plus tard, la première ligne des CFF, plus précisément celle allant de Schaffhouse à Romanshorn, va de nouveau être privatisée.



La première guerre mondiale entraîna de très sérieuses difficultés d'approvisionnement en combustibles et en matières grasses, ce qui se répercuta brutalement sur l'exploitation des chemins de fer, circulant alors en majeure partie à la vapeur. Les essais de traction électrique commencés à la fin du 19e siècle furent poussés et l'électrification du réseau fut rapidement exécutée.

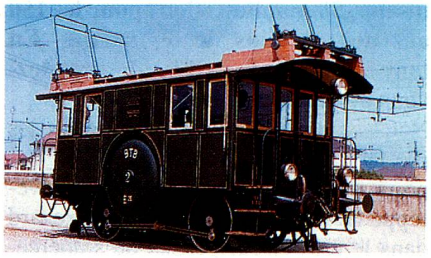
Au cours des années vingt et trente, plusieurs modèles de locomotives électriques furent développés. Leurs silhouettes allaient marquer le paysage ferroviaire helvétique pendant longtemps. Les images des Crocodiles Ce 6/8 conçues pour le trafic lourd de montagne allaient être connues dans le monde entier, tandis que les Ae 3/6 et Ae 4/7 allaient former le gros de la cavalerie sur les autres lignes. Ces dernières ont fourni des prestations appréciées jusque dans les années nonante.

Horaire cadencé depuis 1982

Les voitures en acier léger firent leur apparition sur le réseau suisse après le deuxième conflit mondial, de même que les premières locomotives à traction sur tous les essieux, telles que les Re 4/4 I. L'année 1956 vit la suppression de la troisième classe. Peu après, les nouveaux trains de luxe TEE (Trans Europ Express) commencèrent à relier les principales villes d'Europe. Ils ont été remplacés par les TGV français et les ICE allemands. Genève fut la première reliée à Paris par ces nouveaux trains en 1981, suivie par Lausanne en 1983 et par Berne en 1987. Depuis 1996, des trains pendulaires relient l'Italie à la Suisse. Le réseau ferré suisse, long de plus de 5000 km, possède l'horaire cadencé intégral depuis 1982.

La Suisse est le pays du rail par excellence. Elle dispose d'un des réseaux ferroviaires les plus denses du monde, complété par un non moins important réseau de transports publics constitué d'autobus, de bateaux et d'installations à câbles de montagne. Les voyageurs y sont, derrière ceux du Japon, les plus zélés utilisateurs quant au nombre de courses effectuées. Enfin, avec des parts de 13,5 pour cent des voyageurs-kilomètres et de 38,5 pour cent des tonnes-kilomètres, le réseau ferré suisse figure en tête des réseaux européens. ■

Ce 1/2 (construction 1888)



De 2/2 (construction 1899)

Be 5/7 (construction 1913)

Ce 6/8 (construction 1921–1927)

Ae 4/7 (construction 1927–1934)

RAe 2/4 (construction 1935–1938)
(Service photos des CFF)